

Του Θέμη Βρανά • Φωτογραφίες αρχείου Β. Παπαδάκη

Ύστατη Προσφορά

Στο τέλος της επιχειρησιακής καριέρας των F-86D σε ελληνική υπηρεσία, τα αεροπλάνα γνώρισαν μια τελευταία κινητοποίηση υπό το πρίσμα της ελληνο-τουρκικής κρίσης του 1967, που παραμένει όμως μέχρι σήμερα πρακτικά άγνωστη.

Η 337 ΜΠΚ ήταν η πρώτη Μοίρα της ΕΒΑ που παρέλαβε αεροσκάφη F-86D Sabre Dog το Μάιο του 1960. Ένα χρόνο αργότερα συγκροτείται και η δεύτερη Μοίρα Παντός Καιρού, η 343 ΜΠΚ, η οποία θα επιχειρεί με τα Sabre Dog μέχρι το 1965, χρονιά κατά την οποία παραδίδει τα εν ενεργεία αεροσκάφη της στην 337 ΜΠΚ για χάρη των F-5A/B.

Από το Νοέμβριο του 1966 ξεκινάει η οργάνωση της «νέας» 337 ΜΑΗ (Μοίρα Αναχαίτισης Ημέρας) στην 111 ΠΜ, η οποία θα επιχειρεί με Freedom Fighters. Η «παλαιά» 337 ΜΠΚ στην 112 ΠΜ συνεχίζει κανονικά το πτητικό της έργο με τα περίπου είκοσι πέντε Sabre Dog που της έχουν απομείνει.

Όμως, η σοβαρή έλλειψη κινητήρων, η αναξιοπιστία - λόγω παλαιότητας - των ραντάρ και η γενικότερη έλλειψη ανταλλακτικών προοιωνίζουν την επικείμενη απόσυρση από την πρώτη γραμμή αυτών των θρυλικών αεροσκαφών. Το Μάρτιο του 1967 ο Μοίραρχος Αντισμήναρχος Θεόδωρος Χαλικιάς παραδίδει τη διοίκηση της Μοίρας για το εναπομείναν διάστημα ως τις 31 Μαΐου 1967 στον Επισμηναγό Παναγιώτη-Βαρδή Παπαδάκη.

Έτσι, λοιπόν, εξελίσσεται και ολοκληρώνεται με βάση τον υπάρχοντα προγραμματισμό η απενεργοποίηση της 337 ΜΠΚ στην 112 ΠΜ, ύστερα από εφτά ακριβώς χρόνια επιχειρήσεων. Μέχρι και την τελευταία ημέρα όμως, η Μοίρα ήταν ετοιμοπόλεμη διατηρώντας αεροσκάφη Sabre Dog σε κατάσταση ετοιμότητας (readiness). Μέσα σ' αυτό το χρονικό διάστημα, η 337 ΜΠΚ πέταξε συνολικά 23.700 ώρες σε 16.680 εξόδους, χάνοντας κατά τη διάρκεια αποστολών τέσσερα F-86D των οποίων οι χειριστές εγκατέλειψαν με επιτυχία τα αεροσκάφη τους. Δυστυχώς, αυτή η περίοδος δεν ήταν χωρίς θυσίες. Στις 23 Ιανουαρίου 1963, η

337 ΜΠΚ θρήνησε την απώλεια δύο χειριστών της με αεροσκάφος T-33A MK III, των Ανθυποσμηναγών Σωτηρίου Νταρακλίτσα και Γεράσιμου Καρναμπατίδη.

Τα εναπομείναντα F-86D εντάσσονται στο Σμήνος Συντηρήσεως Αεροσκαφών F-86D με Διοικητή το Σμηναγό Αντώνη Κοζανίτη, ο οποίος, συνεπικουρούμενος από το Σμηναγό Ευτύχιο Φουντουλάκη που μετατέθηκε από την 337 ΜΠΚ στην 355 ΜΜ, πραγματοποιεί μία πτήση ανά αεροσκάφος το δεκαπενθήμερο. Το Διοικητή τους και τον αποσπασμένο από τα C-47 Dakota χειριστή πλαισιώνουν περίπου τριάντα τεχνικοί όλων των ειδικοτήτων, πρώην στελέχη της 337 ΜΠΚ. Μόλις κάποιο από τα αεροσκάφη φτάνει στο όριο της επιχειρησιακής του ζωής, ένας από τους δύο χειριστές αναλαμβάνει την τελευταία του πτήση προς κάποιο αεροδρόμιο διασποράς όπου το απενεργοποιημένο αεροπλάνο αφήνεται έρμαιο στις ορέξεις του καιρού μέχρι τη στιγμή που θα οδηγηθεί σε κάποια μάντρα σιδηρικών με την ιδιότητα πλέον του ανακυκλώσιμου μετάλλου.

Η «σκιδωής» επιχειρησιακή ετοιμότητα των F-86D επιδεικνύεται στη γιορτή της Πολεμικής Αεροπορίας, όταν στις 8/11/1967 ο Σμηναγός Κοζανίτης συμμετέχει με F-86D στο εορταστικό πτητικό πρόγραμμα (δυστυχώς άγνωστος όρος για την ίδια Αεροπορία μετά από 37 χρόνια...) εκτελώντας χαμηλές διελεύσεις πάνω από το χώρο της 112 ΠΜ.

Όμως, ο Νοέμβριος του 1967, εκτός από τη γιορτή της ΠΑ, φέρνει και μια σοβαρή όξυνση στις σχέσεις Ελλάδας-Ιουρκίας με επίκεντρο την Κύπρο.

Το ΓΕΑ αποφασίζει ότι επιβάλλεται η άμεση αξιοποίηση αριθμού F-86D για να αναλάβουν, σε περίπτωση κλιμάκωσης της κρίσης, την αεράμυνα της περιοχής Αθηνών.

132ΣΜ, Αγρίνιο, 1968-1969

Μαθητές του Δημοτικού Σχολείου Ματαράγκας Αρακύνθου Ν. Αιτ/νίας φωτογραφίζονται με το F-86D s/η 51-8330, πρώην α/φος του 821ΣΠΚ. Αριστερά στη φωτογραφία, διακρίνεται στο έδαφος η καλύπτρα ενός άλλου F-86D, κατά πάσα πιθανότητα του 51-6168, ενός ακόμα βετεράνου του 821 ΣΠΚ. Τα αεροσκάφη βρίσκονται σε διαδικασία αφαίρεσης των εκρηκτικών του εκπαινεσμένου καθίσματος καθώς και κάθε οργάνου ή συσκευής που θα μπορούσε να ξαναχρησιμοποιηθεί. Το «8330» σωζόταν στην 132 ΣΜ σε πολύ καλή κατάσταση έως το 1996, όταν μεταφέρθηκε στην 120ΠΕΑ/Καλαμάτα για να καταστραφεί σε άσκηση πυρσόβωσης. Η φωτογραφία μάλλον τραβήχτηκε το Νοέμβριο του 1968, κατά τη γιορτή της τότε ΕΒΑ. (Δεξιά)



Το F-86D s/η 51-8457, όταν επιχειρούσε με την 343 ΜΠΚ από την 111ΠΜ.
Το 1965 εντάχθηκε στην 337ΜΠΚ/112 ΠΜ και το Νοέμβριο του 1967 στο 821 ΣΠΚ.



8 2 1 Σ Π Κ F - 8 6 D S A B R E D O G

Έτσι, στις 16 Νοεμβρίου 1967 διατάσσεται η ενεργοποίηση εννέα F-86D στην 112 ΠΜ και η συγκρότηση με αυτά του 821 Σμήνους Παντός Καιρού. Διοικητής του Σμήνους ορίζεται ο τελευταίος Μοίραρχος των F-86D Επισμηναγός Π.-Β. Παπαδάκης και επιλέγονται για να το επανδρώσουν ακόμη οκτώ πρώην χειριστές Sabre Dog, ο Επισμηναγός Δ. Χρηστάκος ως ΑΕ/κός Επιχειρήσεων και οι Σμηναγοί Α.Μαμάης, Α.Κοζανίτης, Ε. Φουντουλάκης, Κ.Χίου, Κ.Κωνσταντινίδης, Γ.Μήτσαινας και Γ.Κομνηνός.

Οι Σμηναγοί Κοζανίτης και Φουντουλάκης που ουσιαστικά δεν είχαν διακόψει τις πτήσεις με τα Sabre Dog βρίσκονται σε ετοιμότητα με πλήρως εξοπλισμένα F-86D στην άκρη του διαδρόμου της 112 ΠΜ, ακόμη και πριν την επίσημη συγκρότηση του 821 ΣΠΚ. Με την ολοκλήρωση της επάνδρωσης του Σμήνους, δύο F-86D τίθενται σε ετοιμότητα δύο λεπτών, άλλα δύο σε ετοιμότητα πέντε λεπτών και τέσσερα σε ετοιμότητα τριάντα λεπτών, όλα εξοπλισμένα με GAR-8 (Sidewinder) και ρουκέτες FFAR. Η άμεση ανάγκη πλήρους επιχειρησιακής αξιοποίησης χειριστών και αεροσκαφών οδηγεί το 821 ΣΠΚ σε πολύ εντατικούς ρυθμούς πτήσεων. Έτσι, η τετράδα που βρίσκεται σε ετοιμότητα τριάντα λεπτών συνήθως βρίσκεται στον αέρα, πετώντας σε ασκήσεις αναχαίτισης ημέρας και νύχτας.

Το Σμήνος αποδείχτηκε εξαιρετικά βραχύβιο, αφού, στις αρχές Δεκεμβρίου, κατόπιν αμερικανικής πολιτικής παρέμβασης, εκτονώνεται η ένταση στις ελληνοτουρκικές σχέσεις και διατάσσεται, λίγο πριν τα Χριστούγεννα, η κατάργησή του.

Το αποσπασμένο ιπτάμενο και τεχνικό προσωπικό του 821 ΣΠΚ επιστρέφει στις προηγούμενες θέσεις του, ενώ φύλλα πορείας αναμένουν και τους τεχνικούς του Σμήνους Συντηρήσεως Αεροσκαφών F-86D, που κι αυτό με τη σειρά του καταργείται. Ο Σμηναγός Α.Κοζανίτης και Ε. Φουντουλάκης αναλαμβάνουν να μεταφέρουν τα F-86D στα αεροδρόμια απόθεσής τους, έργο που ολοκληρώνεται μέχρι τον Απρίλιο του 1968. Έτσι δίνεται ένα οριστικό τέλος στην επιχειρησιακή ζωή των Sabre Dog στην Ελλάδα.

Αν και το ΓΕΑ στη διαταγή συγκρότησης του 821 ΣΠΚ κάνει λόγο για ενεργοποίηση εννέα F-86D, στην πραγματικότητα το Σμήνος χρησιμοποίησε περισσότερα αεροσκάφη αφού έτσι κι αλλιώς αυτά ήταν εν ενεργεία με το Σμήνος Συντηρήσεως Αεροσκαφών F-86D. Τα serial numbers των Sabre Dog του 821 ΣΠΚ που κατορθώσαμε να εντοπίσουμε είναι 51-6151, 51-6168, 51-6171, 51-6229, 51-8297, 51-8319, 51-8330, 51-8366, 51-8404, 51-8457.

Σήμερα, μόνο δύο F-86D σώζονται συντηρημένα στη χώρα μας: το s/n 52-10067 στο Μουσείο ΠΑ στο Τατόι και το s/n 51-8319/51-8404 στο Πολεμικό Μουσείο.

Για το τελευταίο δίνονται δύο ταυτότητες διότι το radio call στον πίνακα οργάνων αναγράφει 18-319, ενώ ο Βρετανός ιστορικός Duncan Curtis δίνει με βεβαιότητα το s/n 51-8404. Για την ιστορία, το αεροσκάφος του Πολεμικού Μουσείου φέρει στο κάθετο σταθερό το s/n 51-6171, που είναι το s/n του πρώην ελληνικού F-86D που δώρισε η USAF στο North East Aircraft Museum στη Μεγάλη Βρετανία!



➤ Σίγουρα ξεκινάει η παρουσίαση ενός F-86E σε ένα άρθρο αφιερωμένο στο F-86D. Είναι, όμως, μια πολύ καλή και παράλληλα σπάνια ευκαιρία να εμφανιστούν μαζί τα ελληνικά F-86D και Ε φέροντας την παραλλαγή NATO. Η φωτογραφία τραβήχτηκε την περίοδο 1964-1965 στο ΚΕΑ Ελληνικού. (μέσω Adrian Balch)



➤ ➤ Απρίλιος 1967, λίγο πριν την κατάργηση της 337 ΜΠΚ.
Από αριστερά: Μανιαδάκης Μ., Μήτσαινας Γ., Παπαδάκης Π-Β (Μοίραρχος 337 ΜΠΚ), Καραχάλιος Τρύφ. (Δ/τής Σμηναρχίας Μάχης της 112 ΠΜ), Κοζανίτης Αντ., Παπαϊωάννου Γ., Αθανασιάδης Γ. Πίσω τους το F-86D s/n 51-8319, α/φος που εντάχθηκε στο 821 ΣΠΚ. Σώζεται τουλάχιστον ο πίνακας οργάνων του, εγκατεστημένος στο F-86D του Πολεμικού Μουσείου.
Ο τελευταίος Μοίραρχος των F-86D Επισμηναγός Παναγιώτης-Βαρθής Παπαδάκης, 112 ΠΜ, 337 ΜΠΚ, 1967.





- Απρίλιος 1967, 337 ΜΠΚ. Ο Διοικητής Σμηναρχίας Μάχης της 112ΠΜ Καραχάλιος Τρύφ. στο cockpit του F-86D s/ n 51-6234. Το συγκεκριμένο Sabre Dog ανήκε αρχικά στη δύναμη της 343 ΜΠΚ. Με την κατάργηση της 337 ΜΠΚ μεταφέρθηκε στην 132 ΣΜ στο Αγρίνιο όπου βρίσκεται μέχρι σήμερα, δυστυχώς με καμμένο, σε άσκηση πυρόσβεσης, cockpit.
- Χειριστές της 337 ΜΠΚ μπροστά από το Sabre Dog s/ n 51-6229. Το συγκεκριμένο α/φος έμελλε να πετάξει και με το 821 ΣΠΚ.





Το μόνο άλλο συντηρημένο τμήμα F-86D στην Ελλάδα βρίσκεται στην Λέσχη της 337 ΜΠΚ στην 110 ΠΜ και είναι το κάθετο σταθερό του F-86D s/n 51-8366. Το υπόλοιπο αεροσκάφος παραμένει στην 131 ΣΜ, στο Άκτιο.

Αναλυτική παρουσίαση των σωζόμενων F-86D στην Ελλάδα έχει γίνει στο τεύχος 179 (Μάιος 2000) της Π&Δ. Τα μόνα F-86D που έχουν απομείνει στην Ελλάδα σε χώρους απόθεσης και μπορούν σχετικά εύκολα να αποκατασταθούν σε επίπεδο στατικού εκθέματος είναι το s/n 51-6168 στην 132 ΣΜ στο Αγρίνιο και το s/n 51-8366 στην 131 ΣΜ στο Άκτιο, χωρίς βέβαια το κάθετο σταθερό του, που μπορεί, όμως, να αναπληρωθεί μετατρέποντας σε «δωρητή οργάνων» κάποιο από τα υπόλοιπα παραπεταμένα Sabre Dog.

Απευθύνουμε έκκληση στους αρμόδιους επιτελείς της ΠΑ να τα σώσουν και ύστερα από συντήρηση να τα δώσουν για στατική έκθεση στην 111 ΠΜ και στην 112 ΠΜ, Πτέρυγες που δημιουργούν αξιόλογες συλλογές τύπων αεροσκαφών που επιχειρούσαν από αυτές.

Διαφορετικά, για άλλη μια φορά θα χαθούν σπάνια και πολύτιμα ιστορικά αεροσκάφη και δύο πολλά υποσχόμενες εκθέσεις θα μείνουν, μάλλον για πάντα, ατελείς.

Έναυσμα για τη δημιουργία αυτής της παρουσίασης στάθηκε η αναφορά του 821 ΣΠΚ στο Λεύκωμα της 26ης σειράς ΣΙ / 4ης σειράς ΣΜΑ

«Ίκαροι, οι σύγχρονοι μονομάχοι» και θα ήταν αδύνατη χωρίς την ουσιαστική βοήθεια του Αντιπτεράρχου ε.α. Κων/νου Χίου, των Υποπτεράρχων ε.α. Παναγιώτη-Βαρδή Παπαδάκη και Αντώνη Κοζανίτη, καθώς και του Επισμηναγού ε.α. Ευτύχιου Φουντουλάκη. □

Σχηματισμός F-86D της 337 ΜΠΚ τον Απρίλιο του 1967.

Καρέ από φιλμ 8mm που δείχνει F-86D στον αέρα.

Δύο Sabre Dog της 337 ΜΠΚ φωτογραφημένα από ένα T-33A MkII, Μάρτιος ή Απρίλιος 1967.

